

*ADAPT - Scuola di alta formazione sulle relazioni industriali e di lavoro
Per iscriverti al Bollettino ADAPT [clicca qui](#)
Per entrare nella Scuola di ADAPT e nel progetto Fabbrica dei talenti
scrivi a: selezione@adapt.it*

Lo sciopero “generale” indetto dai sindacati di base ha pesantemente affievolito, ancora una volta, il diritto alla mobilità di molti cittadini, nella usuale giornata del venerdì, con il solo effetto annuncio favorito da una informazione genericamente allarmistica.

Nonostante il basso livello di adesione a macchia di leopardo, i servizi di trasporto sono apparsi inaffidabili perché imprevedibili costringendo gran parte dell’utenza alla rinuncia o alla scelta dell’auto con le inevitabili conseguenze sul traffico delle aree urbane. Il danno per la società e l’economia è stato consistente. Eppure da tempo si discute dei modi con cui realizzare un migliore equilibrio tra i diritti costituzionalmente tutelati.

Nella trascorsa legislatura sono state ipotizzate iniziative legislative dedicate al settore del trasporto pubblico che non hanno potuto giungere al voto parlamentare per l’indisponibilità del governo a sostenerle nonostante i reiterati impegni a proteggere gli utenti dalle iniziative sindacali “temerarie” perché poco rappresentative. Sinora non hanno trovato accoglienza politica non solo le regolazioni complesse, che volevano far precedere la proclamazione dello sciopero da verifiche referendarie sull’effettivo livello di sostegno tra i lavoratori, ma nemmeno le proposte più mirate sull’obbligo di comunicazione anticipata delle adesioni individuali o sul dovere di revoca collettiva in tempo utile a renderla nota. Si è impropriamente utilizzato l’argomento di una possibile attività repressiva delle aziende su coloro che avrebbero annunciato in anticipo la loro volontà di astenersi dal lavoro. Come se fossimo in presenza di aziende pubbliche orientate a comportamenti antisindacali o determinate a produrre il migliore funzionamento del servizio. In realtà, il settore del trasporto pubblico locale è viziato da società spesso cointeressate all’interruzione del servizio per la sua, strutturale, anti economicità’ e a forme sindacali minoritarie disponibili a competere con le organizzazioni più consistenti proprio attraverso la maggiore conflittualità.

Non si dimentichi in ogni caso che gli aderenti risultano noti nel giorno stesso dello sciopero e ciò non ha mai comportato pratiche intimidatorie. Si riprendano quindi quelle proposte in modo da garantire, almeno nel trasporto pubblico, la piena informazione anticipata

circa i mezzi destinati a funzionare in relazione agli effettivi livelli di adesione. La stessa possibilità di prenotare gli spazi temporali programmati dalla Commissione di Garanzia nel nome del criterio di “rarefazione” oggettiva dovrebbe essere proporzionata alla rappresentatività dei soggetti sindacali agevolmente misurabile applicando l’accordo interconfederale che da tempo ha indicato un mix di iscritti e di eletti negli organismi unitari.

A ciò si deve aggiungere infine una disciplina dello “sciopero virtuale” in base alla quale tanto i lavoratori aderenti quanto, in adeguata proporzione, l’azienda interessata dovrebbero alimentare un fondo dedicato a politiche di welfare con particolare attenzione alla formazione permanente. Se il nuovo governo vuole davvero essere *disruptive*, ha modo di introdurre finalmente un po’ di ordine là dove i predecessori hanno manifestamente fallito.

Maurizio Sacconi

Chairman ADAPT Steering Committee

 @MaurizioSacconi

Scarica il **PDF** 